Tryplety, Tandemy i Rowery

najlepszej francuskiej fabryki

„PEUGEOT"

Rowery własnej fabrykacyi, a także z innych fabryk zagranicznych.

Sprzedaż hurtowna i detaliczna przyborów, części składowych w surowym i wykończonym stanie do rowerów.

Specyalny zakład reparacyjny wszelkich maszyn.

G. Weiss i F. K. Kosiński

WARSZAWA

Krakowskie Przedmieście Nr. 2, obok Kopernika.



F. LORD, Kraków.

Floryańska 55

jeneralny zastępca **austryackiej fabryki broni w Steyr** na zachodnią Galicyę poleca rowery z tejże fabryki marki

„Waffenrad"

po cenach fabrycznych, jak również wszelkie części składowe i przybory do rowerów.
Warstat reparacyjny pod kierownictwem fachowego mechanika na miejscu.
Cenniki na żądanie odwrotną pocztą bezpłatnie.

KAROL DOMICZEK

elektro-mechanik, dostawca c. k. kolei państwowych
Lwów, ul. Sykstuska l. 23.

Wzorowo urządzony specyalny warstat dla naprawy rowerów

pędzony **motorem gazowym**, zaopatrzony w **znakomitą niklowalnię** i **piec do emaliowania** wykonuje szybko i starannie **wszelkie naprawy rowerów, niklowanie, emaliowanie i całkowite odnawianie tychże. Siły robocze znacznie zwiększone!**

Nadto poleca

Znakomite rowery marki „ADLER" oraz własnego wyrobu!

Wszelkie przybory do rowerów utrzymuje tylko w najlepszej jakości!

Rok IV. Dnia 15. listopada 1898. Nr. 22.

Przedpłata:
z przesyłką pocztową:
rocznie . . . 4 zł.
półrocznie . . 2 „
kwartalnie . . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:
rocznie, . . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedynczy 20 ct.

„KOŁO“

Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,

Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego i innych.

Wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:
1 strona . . 24 zł.
1/2 „ . . 12 „
1/4 „ . 6 „
1/8 „ . . . 3 „
Od wiersza petitem 15 ct.
Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya
we Lwowie,
ul. Szopena 7.

W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.

Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8 Marek.

511 wiorst
trzynastoletniego turysty.

(Ciąg dalszy).



W Iwaniskach bardzo nędznej, brudnej i pełnej niechlujnego żydostwa osadzie powiatu Opatowskiego, znaleźliśmy się około godz. 7. wieczorem. Oprócz szynków i karczem żydowskich, nie można tam znaleźć żadnego innego zakładu jadłodajnego. Na pocieszenie upewniono nas, że niezadługo, jeszcze w tym roku, będzie tam otwarta cukiernia... Niestety, nie mając możności wyczekiwania na otwarcie nowej cukierni, jeśli nie głód to przynajmniej pragnienie chcieliśmy ugasić. Oglądając się za jedyną w takich razach ucieczką, — apteką, odnaleźliśmy handel z napisem „Sklep chrześcijański“, w którym na szczęście do syta u raczyliśmy się wcale dobrą wodą sodową. Iwaniska położone nad rzeką Koprzywianką i strugą Ściegańską, stanowiły niegdyś własność rodziny Zborowskich, którzy przyjąwszy wyznanie helweckie, tamtejszy kościół farny około 1552 roku na zbór kalwiński obrócili. Naturalnie zbór ów, zwany po miejscowemu „kirchą“, zniesiony z czasem został, przywrócono w nim katolicką świątynię i dzisiaj stanowi znowu kościół parafialny.

W odległości wiorst kilku po za Iwaniskami, ale niestety przy bocznej drodze, znajdują się we wsi Ujazd, ruiny zamku Ossolińskich, zwanego niegdyś „Krzysztopory“. Obawa by zmrok, nie zaskoczył nas przed dojazdem do Opatowa, nie pozwalała na zboczenie do tej miejscowości, jednakże z szosy, którą jechaliśmy do Iwanisk, ruiny owe, bardzo piękne i okazałe widzieliśmy doskonale z niewielkiej odległości.

Dojeżdżając do Opatowa, długo i z bardzo bliska nie można dojrzeć miasta, leży bowiem w głębokiej kotlinie pomiędzy otaczającemi je górami, z których niby olbrzymie grzyby wychylają się jedynie po nad poziom pagórków dwa kopulaste szczyty tamtejszego opactwa.

Jest to miasto powiatowe gubernii Radomskiej odległe od stacyi kolei Dąbrowieckiej zaledwie wiorst 17, a od Sandomierza, z którego parowe statki kursują do N. Aleksandryi o 28 wiorst drogi. W XII. stuleciu było ono własnością biskupów lubuskich i jest pamiętne wieloma ważniejszymi faktami w historyi. Tam to Kazimierz Wielki w 1339 roku przysięgał przed delegatem papieża Benedykta XII. w sprawie szkód przez Krzyżaków zrządzonych, tam królowa Anna oczekiwała powracającego z pod Grunwaldu króla Władysława Jagiełłę i tam w 1411 r. obchodzono z wielką okazałością to świetne zwycięstwo.

W r. 1518 Teodor, biskup lubuski za przyzwoleniem stolicy apostolskiej sprzedał dobra Opatowskie Krzysztofowi

Szydłowieckiemu, wielkiemu kanclerzowi koronnemu. Nowonabywca, pan możny i wielkiego znaczenia w kraju, opasał je murem i wzmocnił czterema obronnemi bramami, z których jedna zwana warszawską, do dziś dnia się przechowała. Z domu Szydłowieckich, Opatów przechodził w posiadanie Tarnowskich, książąt Ostrogskich, Wiśniowieckich, Lubomirskich, aż wreszcie dostał się Potockim, w rękach których do ostatnich pozostawał czasów. Niszczony pożarami w 1551, 1751 i 1834 roku stopniowo upadał coraz więcej i z upadku tego podźwignąć się już nie zdołał.

Jako pamiątka świetnej jego przeszłości, pozostał tylko kościół kolegialny pod wezwaniem św. Marcina, założony w 1040 r. przez Alojzego Dunina, syna sławnego Piotra Dunina, zbudowany z ciosowego kamienia. Świątynia ta o dwóch wysokich wieżycach, które z dala widzieliśmy dojeżdżając do Opatowa, imponuje rozmiarami i wewnętrznemi ozdobami, któremi wzbogacili ją Krzysztof Szydłowiecki. Obraz św. Marcina w ołtarzu głównym, jakoteż wizerunek Matki Boskiej z dzieciątkiem Jezus i św. Janem w ołtarzu bocznej kaplicy, zwracają i przyciągają uwagę swem artystycznem wykończeniem. Znajdują się tam także godne widzenia olbrzymie rozmiarami obrazy, przedstawiające odsiecz pod Wiedniem i bitwę Grunwaldzką, ławki pięknie rzeźbione oraz dwa grobowcowe pomniki rodziny Szydłowieckich, z których jeden z czerwonego marmuru a drugi bardzo pięknej roboty z jasno żółtego brązu.

Oprócz kolegiaty, po za bramą Warszawską, niby na przedmieściu wznosi się jeszcze jeden kościół po-bernardyński. Nie zawsze bywa on otwierany, lecz trafiliśmy właśnie na odprawiające się w nim nabożeństwo, mogliśmy go więc i wewnątrz zwiedzić. Skromny i ubozuchny to dom Boży. W suficie sklepionym, widoczne są nawet szpary i pęknięcia muru nie mogącego się oprzeć niszczącej sile czasu. Dzieje tego kościółka opiewa zawieszony w nim napis, który tutaj dosłownie z zachowaniem pisowni przytaczam.

Magnae Familiae.

Konwent Opatowski Jan Tarło fundował
Po skończonem dziele Bóg go powodował
Do ścisłey reguły Świętego Franciszka.
Opuścił dobra, światowe igrzyska
Będąc bernardynem umarł w Jeruzalem
Na górze Sekulary pochowany z żalem.
Bo Sławny Polak odwiedził te kraie
Nie wraca do oyczyzny ale na sąd wstaie,
Roku tysiąc czterysta osiemdziesiąt ósmego
Pożegnał świat Czerwca dwudziestego,
Matka prowincya czule żałowała
Syna fundatora że nie pochowała
W tym co wyfondował swym kosztem kościele
Oy dziś fondatorów niemasz takich wiele.

W kruchcie kościelnej z prawej strony wejścia znajduje się tam wmurowany w ścianę marmurowy nagrobek świeżo odnowiony z napisem.

D. O. M.

Pauli Chróściak Popiel
Cast^{ni} Sandom^{sis} uxor
Anno Domini 1787.

Zresztą nic więcej godnego uwagi. Miasteczko samo, w okolicach rynku, na którym znajduje się niewielki ogródek spacerowy ma wygląd dość przyzwoity, ale za to ulice boczne zamieszkane przez żydów, wstrętnie się przedstawiają. Kwitnie tam jednak przemysł kobiecy, mało w kraju naszym znany, mianowicie wyrabianie koronek nicianych, do bielizny damskiej poszukiwanych jako niedrogie.

Kwaterę wcale przyzwoitą i posiłek niezgorszy, znaleźliśmy w zajeździe „Sandomierskim“ utrzymywanym przy cukierni na rynku. Niestety pożądanym wywczasem nie udało nam się uraczyć, albowiem, tak jak w Przysusze czarne intrygantki, tak tutaj znowu białe stworzenia w postaci wybawicielek Rzymu, których ogromne stado pędzone przez synów Izraela, biwakowało pośrodku rynku, uroczem swem chóralnem gęganiem, co chwila odstraszało od nas Morfeusza.

(C. d. n.)



Lwów-Kamieniec Podolski

Notatki z podróży cyklisty.

Spisał

JAROSŁAW PIENIĄŻEK.

(Ciąg dalszy.)

Jakkolwiek trwało to wszystko, jak już rzekłem, przeszło trzy godziny, wyznać należy, że nie było w tem ani cienia sekatury lub złej woli, a wyłącznie tylko nieświadomość, jak w tym wypadku postąpić. Nareszcie po spisaniu masy papieru rozmaitych rewersów, kwitów i kontrakwitów, któreśmy wszystkie aż cztery razy podpisać musieli, ściągnięto od nas po rs. 18 i kop. 76 od maszyny, opatrzono je plombą i pozwolono nam jechać dalej w imię boże.

Można sobie wyobrazić w jakiem tempie puściliśmy się zaraz z miejsca, tem bardziej, że droga równa i gładka. Przed Żwańcem stroma góra, pod którą idąc pieszo — mieliśmy po za sobą widok na majestatyczny już tutaj Dniestr i na lewo malowniczo na górze położony Chocim. Od granicy austryackiej do Kamieńca jest 25 klm. i bylibyśmy stanęli tam nierównie prędzej, gdyby nie to, że na 5 kl. przed miastem zaczyna się góra wykładana nieforemnymi kamieniami, po których ani najlepszy cyklista nie pojedzie, ani najtęższa maszyna nie wytrzyma. Już to całe miasto ma bruk tak haniebny o jakim, kto go nie widział, pojęcia mieć nie może. Ale co nas to obchodziło, gdyśmy się zbliżali do upragnionego celu. Z nieba leciały ogień i siarka, gorąco było okropne, upadaliśmy prawie ze zmęczenia, lecz mimo to coraz szybciej ciągnęliśmy nasze maszyny do góry.

Czem bliżej Kamieńca, tem bardziej ciekawy i zajmujący widok, który dochodzi do maximum, gdy się wjeżdża już w właściwe miasto mając po prawej olbrzymie, stare fortyfikacye, a przed sobą most rozpięty niesłychanie wysoko, pod

nim malutkie domki, a pozanim znów coraz wyżej się pnący Kamieniec Podolski.

Miasto ze wszech miar ciekawe, oryginalne, położone tak, jak żadne może na świecie, bo na stromej, jakby ręką ludzką wzniesionej skale, otoczone u podnóża wodami Smotrycza, i oddzielone znów, takimże samym stromym brzegiem. Ani — ile podobna dokładny opis, ani wyborne fotografie, które z sobą stamtąd zabrałem, nie dadzą — o tem pojęcia, trzeba to widzieć, aby mieć o tem wyobrażenie. Miasto ciekawe, ale i zarazem ponure. Przez dwa dni nie słyszałem ani jednego polskiego słowa, pomimo, że mieszka tam jeszcze sporo ludności polskiej, ta jednak widocznie kryje się po domach, w których być nie miałem sposobności.

Mam nadzieję, że czytelnik mi wybaczy, że przerywam, a nawet wdzięczny być powinien, że zamiast narzucać mu moje nie zawsze może trafne spostrzeżenia, w tem miejscu otwieram „Wielką encyklopedyę Orgelbranda“ i z trzynastego tomu wypisuję w streszczeniu co tam znalazłem:

— „Kamieniec podolski w dawnem województwie podolskiem nad rzeką Smotryczem. Według podania, gdy Podole przeszło pod panowanie książąt litewskich, Korjat, jeden z synów Olgierda naszedł przypadkiem na miejsce, gdzie jest Kamieniec, a ujrzawszy obronność miejsca gród ten założył. Podług historycznych podań zwano je Klepidawa i Petridawa. Klepidawą nazywali Grecy, znając tę okolicę niedostępną i do ukrycia sposobną od greckiego słowa: klaptis — złodziej, — Petridawą nazywali wygnańcy rzymscy od słowa: petris — skała. Od pierwszego założenia Kamieniec był twierdzą bardzo obronną. Najdawniejszą o nim wzmiankę znajdujemy w Długoszu po roku 1218. W roku 1385 obległ Witołd Kamieniec, w którym się zamknął Fiedor Korjatowicz. Nie byłby siłą zdobył warownego grodu, ale się wkradła niezgoda pomiędzy załogą. Zamek się poddał, a Witołd całe Podole wcielił do wielkiego Księstwa litewskiego. Kamieniec już wtedy zamieszkiwali Polacy, Rusini i Ormianie. Po śmierci Witołda 1430 panowie podolscy zajęli go na rzecz króla polskiego. W 1432. Jagiełło potwierdza używanie prawa magdeburskiego. Następni królowie udzielają Kamieńcowi różnych przywilejów, a Zygmunt III. w r. 1594 porównał Kamieniec w prawach, przywilejach i wolnościach ze Lwowem, a w 1598 zabronił żydom osiadać w mieście. Stryjkowski i Gwagnin malują nam w tych czasach Kamieniec, jako twierdzę obronną i nie do zdobycia, warowną samą naturą. W roku 1620 Sejm polecił opatrzyć ją w strzelbę, prochy i silną załogę Zaraz w następnym 1621 roku Sułtan Osman korzystając z zamięszania z powodu zgonu hetmana Chodkiewicza, przechodzi Dniestr z zamiarem zdobycia Kamieńca. Ujrzawszy skalistą warownię pyta jednego ze swoich:

— Kto ją postawił?

— Bóg cudowną miejsca naturą — odpowiada.

— Niechże ją sam Bóg zdobywa — wyrzekł sułtan i do odwrotu zatrąbić rozkazał.

W czerwcu 1652 oblęgali Kamieniec Kozacy, lecz widząc niepodobieństwo zdobycia po dwu tygodniach odstąpili. W roku 1672. za Michała Korybuta Mahomet IV. obległ miasto. Po kilku szturmach zawarto kapitulacyę. Sułtan odprawił wjazd tryumfalny do miasta i konno wjechał do katedry. Na próżno kusił się król Jan III o odzyskanie twierdzy. Dopiero pokojem karłowickim 1699 za Augusta II. przywrócono Kamieniec Rzeczypospolitej. W roku 1781 zwiedzał Kamieniec Stanisław August, mieszkając w domu znajdującym się w rynku a wzniesionym przez niewolników tureckich z ciosowego kamienia. Do tej pory ostała się tam tablica pamiątkowa.

Za rządów tureckich katedra obróconą była na meczet i zbudowano przy niej z ciosowego kamienia okrągłą dżamję, z której zwoływał mołła lud na modlitwę. Zabytek ten pozostał dotąd z półksiężycem, nad którym postawiono posąg Matki Boskiej. Styl gotycki — facyata z ciosu, nad nią krzyż i dwa posągi apostołów Piotra i Pawła.

W kościele podominikańskim znajduje się po prawej stronie prześliczna rzeźbiona ambona z ciosowego kamienia, cała z jednej sztuki, misternie wykuta i opatrzona tureckim napisem

Inne świątynie częścią spustoszałe, częścią przerobione na cerkwie prawosławne. Oprócz tego znajdowało się w roku 1794 dziewięć małych kościołów, parę cerkwi i kościół ormiański.

W roku 1820 ks. Marczyński wylicza następujące świątynie: kościół katedralny — dominikański panien dominikanek, Karmelitów bosych, trynitarzy, ormiański, cerkiew św. Jana, (za czasów tureckich była meczetem w. wezyra), cerkiew św. Trójcy i najpiękniejszej budowy kościół pojezuicki. Prócz tych wspomina ks. Marczyński, iż dawniej było jeszcze więcej świątyń, które się do jego czasów nie dochowały. To daje miarę, jakiem miejscem był Kamieniec za czasów Rzeczypospolitej. — Tutaj też wysyłano więźniów na całe życie do robót w twierdzy. — Bardzo wiele ciekawych, a odnoszących się do świetnej przeszłości Kamieńca napisów uległo zniszczeniu. W 1793 straciła Polska ten gród warowny. Rosya wcieliła go do swego państwa. W 1812 Aleksander I. kazał znieść fortyfikacye uznając tę twierdzę za niepotrzebną.“

No, oto i koniec. Chwała Bogu i za to! tem przepisywaniem z encyklopedyi zmęczyłem się więcej, niż gdybym był z siebie pięc razy więcej wypisał, ale to trudno! chciałem dać jaśniejszy obraz, niż sam z siebie dać mogłem, ale jeżeli suchy, jest i na to rada Weź sobie czytelniku dra Antoniego J. (Rollego) „Zameczki podolskie“ — zaglądnij do „Pana Wołodyjowskiego“ Sienkiewicza — a stanie ci przed oczyma Kamieniec takim, jakim był — a jakim choć dziś nie jest — to warto abyś go zobaczył, poznał i z jego przeszłością się zaznajomił.

Z pobieżnej własnej obserwacyi — bawiliśmy tam bowiem nie całych 24 godzin — zanotować się godzi następujące jeszcze szczegóły, które mi się pozbierać udało. Więc naprzód *a propos* żydów.

(C. d. n.)

Życiorysy

znakomitych jeźdźców i ludzi około sportu kołowego zasłużonych.

SABIN BARAŃSKI.

(Dokończenie).

Kochany nasz p. Sabin ujrzał światło dzienne w Radomiu w r. 1869 liczy przeto lat 29. Kształcił się w miejscowem gimnazyum, a opuściwszy je w 16. roku życia, poświęcił się zawodowi rzeźbiarskiemu. Wówczas to przybył razu pewnego p. Sokołowski z Warszawy do Radomia na wysokiem kole, budząc ciekawość ogólną, a szczególną p. Sabina, któremu też udało się uprosić przybysza, iż wtajemniczył go w arkana jazdy na tym dziwnym wehikule. Od tej chwili obudził się w młodym p. Barańskim nieprzezwyciężony zapał do nowego sportu, tak, iż zbudowawszy drewniane dwa bicykle, zaczęli robić na nich wraz z bratem Władysławem dość liczne wycieczki w okolice Radomia. W tym też właśnie czasie (r. 1885) musiał się p. Sabin dla dalszego kształcenia się w obranym zawodzie przenieść do Warszawy i tam stale zamieszkał. W Warszawie spędzał on wolne od pracy chwile w lecie na kole, w zimie — na torze łyżwiarskim (należy on także do znakomitych łyżwiarzy.) Dłuższy czas uprawiał na kole tylko turystykę, zwiedzając z zamiłowaniem bliższe i dalsze okolice kraju rodzinnego. W wyścigach próbował po raz pierwszy sił swoich w r. 1894, stając do wyścigu dystansowego z Krakowa do Lwowa. Do połowy drogi jechał on tam jako trzeci, musiał jednak z placu ustąpić z powodu złamania maszyny. Odtąd corocznie niemal odwiedzał nasze wyścigi, zwyczajnie w towarzystwie brata Mieczysława, któremu zawsze leaderował na większe przestrzenie. W r. 1895 zdobył w Warszawie srebrny medal za wyścig 100-wiorstowy; w tymże roku leaderował w wyścigu z Petersburga do Moskwy; w zimie zaś zdobył srebrny medal w wyścigach łyżwiarskich.

W r. 1886 zrobił w towarzystwie

brata Mieczysława i Osińskiego większą wycieczkę przez Radom, Kielce i Kraków do Lwowa i stawił się na międzynarodowe jubileuszowe wyścigi L. K. C., na których w biegu tandemów zdobył pierwszą nagrodę. Z powrotem do Warszawy jechali przez Rawę, Bełzec, Tomaszów i Lublin, a przyłączył się do nich wiceprezes W. T. C. p Antoni Fertner. W tymże roku zdobył pierwszą nagrodę w Warszawie w wyścigu 25-wiortowym i liczne drugie w rozmaitych biegach.

W r. 1897 mniejszym był jego udział w wyścigach kolarskich, zdobył jednak żeton w konkursie łyżwiarskim W. T. C.

Rok 1898 spędził za to p. Sabin bardzo ruchliwie. W maju zdobywa w towarzystwie dwu braci na tryplecie dwie pierwsze nagrody w Łodzi; w czerwcu robi wycieczkę do Krakowa na uroczystość odsłonięcia pomnika Mickiewicza i przybywa na lwowskie wyścigi międzynarodowe, gdzie go też nagrody nie minęły; we wrześniu zdobywa w dniach 8. i 11. w Warszawie pierwszą nagrodę w wyścigach „Derby towarzystw zaprzyjaźnionych“ i srebrny puhar jako nagrodę przechodnią, w tym też samym miesiącu staje w wyścigach słowiańskich we Lwowie i wyścigach O. K. S. L. zdobywając kilka nagród, a nadto ustanawia polski rekord 1-godzinny i rekord 50-wiorstowy; w październiku dnia 11. staje w Warszawie do wyścigu o championat W. T. C i zdobywa pierwszą nagrodę — wielki złoty medal i dyplom championa. Zakończywszy tak świetnie tegoroczny sezon kolarski, marzy chyba o dalszych laurach na lodzie. Życzymy najlepszego powodzenia i wyrazy miłej nadziei, że się w r. 1899 tu we Lwowie znów zobaczymy.

„Koło“.



Wycieczka kolarza łódzkiego na wyścigi do Kalisza.

Dnia 17. września o godzinie 7. rano wyjechaliśmy wraz kolegą Engelhardtem na szosę, a właściwie na bruk wiodący do Pabianic. Bruk niżej krytyki, — jedziemy więc ścieżkami — ma się rozumieć wolno i ostrożnie by pedałem nie obudzić bankietowego kamienia. Dojechaliśmy tak do Pabianic i mimo tak krótkiej drogi, uczuliśmy już potrzebę pokrzepienia się szklanką herbaty, poczem dostaliśmy się nareszcie na dobrą już szosę. Szosa pusta z powodu świąt synów Izraela, a i miasteczka przydrożne jakoby we śnie pogrążone.

Dając teraz nogom folgę mijamy Łask, zatrzymujemy się na chwilę w Zduńskiej Woli — by się znów pokrzepić herbatką i smarujemy dalej do Sieradzia. Wśród całej tej drogi spotykamy tylko pocztową karetkę i trzy sieradzkie dryndy, te ostatnie z tak urodziwemi dziewojami, iż o mały figiel nie zawróciliśmy za niemi. Gdyby nie na wyścig, kto wie...

Ale i Sieradz, gdzie postanowiliśmy spożyć objad. Rozgaszczamy się tu u p. Mieszczańskiego i spotykamy się zaraz z kolegą sportowym p Grabowskim, który wybiera się również na kole do Kalisza. Mamy już więc jednego towarzysza więcej. Za chwilę jawią się pp. Krenz i Zaborski zdążający również do Kalisza, tak że gromadka nasza wzrosła do pięciu. Około godziny 2 puszczamy się w dalszą drogę. Szosa jeszcze lepsza ali w wesołej paczce jedzie się weselej, zatrzymujemy się na chwilkę w lasku, a na chwilę w Opatówku dla wypicia limoniady i na godzinę $5^1/_2$ stajemy w Kaliszu. Ulokowaliśmy się tu w hotelu Wiedeńskim

a otrzepawszy się z kurzu, wyszliśmy wnet na miasto.

Ruch przedwyścigowy dał się już widzieć — spotkaliśmy kilku Warszawiaków i Warszawianek przybyłych na wyścigi, obejrzeliśmy w tem miłem towarzystwie wspaniały park kaliski, zajrzeliśmy i do siedziby tamtejszego T. C., gdzie zastaliśmy gospodarza, krzątającego się koło przygotowań na dzień jutrzejszy, kilku kolegów oddających się sportowi karcianemu, kilku grających w Tenisa, a jakkolwiek były pewne pokusy spędzenia wesołego wieczoru, nie daliśmy się uwieść, lecz ze względu na biorących w jutrzejszych wyścigach udział, udaliśmy się dość wcześnie na spoczynek.

Nazajutrz zaczyna się ruch sportowy na dobre. W parku pełno kolarzy z Królestwa, Cesarstwa i zagranicy, przy stolikach wszędy gwarno, a w klubie roi się od upedalonej rzeszy.

Około godziny drugiej z południa zaczyna się ruch kierować do Noskowa, gdzie i my gremialnie zdążamy, by być świadkami zapowiedzianych wyścigów. Wyścigi udały się doskonale, mimo że były jak zwykle urozmaicone zajeżdżaniami i protestami zawodowców.

Po wyścigach zgromadził się cały obecny w Kaliszu świat sportowy na wspólną wieczerzę w wspaniałej sali klubowej. Gościnność kaliska ma już swoją wyrobioną sławę — a że sława ta jest zupełnie usprawiedliwioną, miałem w dniu tym sposobność osobiście się przekonać. Serdeczne ciepło jakie pod wpływem szczerego przyjęcia Kaliszan zapanowało wśród tej licznej gromadki wyznawców naszego sportu, trzymało nas do późnej nocy, wśród wesołej zabawy i pogadanki i pozostanie nam wszystkim na długo w drogiej pamięci.

Powrót mój mniej był zajmującym, wracałem bowiem sam w towarzystwie tylko „katzenjameru“ mimo to dowiózł mię mój poczciwy „Sokół“ szczęśliwie do naszej zadymionej Łodzi.

Dunin.

Zużycie siły na kole.

Skreślił
WACŁAW KRZEPOWSKI.

Od czasu, kiedy koło jako tak znakomity środek komunikacyjny coraz się bardziej rozpowszechnia wśród wszystkich warstw społeczeństwa, zastanawiają się lekarze nietylko nad hygieną tego postępowego, a zarazem praktycznego sportu, lecz badając też jaką jest w tym kierunku najwyższa osiągnięta praca mięśni ludzkich? Liczne w tym kierunku spotykane sprawozdania są fałszywe, albowiem lekarze, którzy sami nie byli cyklistami, posługiwali się przy obliczeniach niedokładnemi cyframi — w obec czego, wyniki ich badań nie mogły być prawdziwymi.

Fizyologiczny instytut medyczny w Bonn poczynił jednak w tym kierunku odpowiedne badania naukowe na umyślnie ku temu celowi zbudowanym 250 m. długim torze. Posługiwano się tam przy tem tymi samymi środkami, które mają zastosowanie przy chodzeniu po górach. Wynik spostrzeżeń był taki, że przy przeciętnej wadze cyklisty 70 kilogramów, doliczając do tego 21·5 kilogramów na koło, a przy szybkosci 251 m. w minucie albo 15 klm. w godzinie, zużywa jadący cyklista na długości jednego metra 4·8 kubicznych centymetrów tlenu. Jeżeli szybkość jazdy zmniejszy się na 9 km. w godzinie, to redukuje się zużycie tlenu o 6 procent a przy zwiększeniu szybkości na 21 km. w godzinie podnosi się to zużycie tlenu na 10 procent. Aby osiągnąć odpowiedne porównania robiono także szereg prób pieszych w rozmaitych szybkościach. Okazało się, że cyklista przy poprzednio wymienionej średniej szybkości 72 litrów, a pieszy natomiast 59 litrów spotrzebowuje tlenu. Te liczby świad-

czą — powiada naukowe sprawozdanie — że w ogólności natężenie przy jeździe na kole jest mało znaczące, bo w ogóle nie wiele więcej zużywa się siły na wymianę energii. Według tego zestawienia spotrzebowuje się przy jeździe na kole około 22 % siły na godzinę więcej jak przy chodzeniu. Następnie skonstatowano, że to podniesione zużycie siły nie jest spowodowane ruchem, lecz oporem powietrza, w obec czego z szybkością jazdy rośnie także zużycie siły. Jako środek leczniczy wywołuje jazda na kole ten sam skutek, co chodzenie po górach.

Próby te są jednak robione przy nader małych szybkościach, wiemy bowiem, że szybkość jazdy cyklisty na torze jest znacznie większą. Jeżeli zatem przyjmiemy powyższe zestawienie za podstawę dalszej tabeli, to otrzymamy odpowiednio następujące rezultaty zużytej energii siły w jednej godzinie:

przy	szybkości	9 km.	więcej o	18%	siły	jak	pieszo
"	"	15	" "	" 22%	"	"	"
"	"	21	" "	" 32%	"	"	"
"	"	27	" "	" 46%	"	"	"
"	"	33	" "	" 64%	"	"	"
"	"	39	" "	" 86%	"	"	"
"	"	45	" "	" 112%	"	"	"
"	"	51	" "	" 142%	"	"	"
"	"	54	" "	" 158%	"	"	"

Dotychczas przez Elkesa (Ameryka) osiągnięta najwyższa szybkość w jeździe na kole w godzinie wynosi 55·831 km (dawny rekord Taylor 54·450 km) jestto rekord światowy.

Badając rezultaty długich rekordów dochodzimy do spostrzeżeń, że np. przy światowym 24-godzinnym rekordzie Cordanga, który wynosi 991·651 km., widzimy jednostajność w jeździe, a nawet pewne zwiększenie szybkości przy końcu rekordu. Cordang we wrześniu z. r. jechał w 1. godzinie 45·593 km., w 2. godz. 4 ·639 km., w 3. godz. 44·069 km., a 4 g. 46·226 km. Jak zatem widoczne energia siły go nie opuszczała. Od 1. aż do 24. godziny jechał on tylko 8., 9., 13., 17., 19., 20., 21. i 23. godzinę poniżej 40 km. a mianowicie cztery godziny ponad 39 km., jedną godzinę ponad 38 km., jedną godzinę ponad 36 km., jedną godzinę ponad 35 km. i jedną godzinę ponad 34 km.

W ostatniej godzinie przejechał on 46·381 km., a zatem więcej jak w pierwszej godzinie i we wszystkich następnych godzinach. Podobny stan szybkości można zauważyć przy innych wyścigach na długą przestrzeń. Nie biorę już pod porównawczą uwagę nieludzkich wyścigów o 72. godzinach paryskich lub sześciodniowych wyścigów amerykańskich, gdzie jeźdźcy bez przytomności padali, bo te męczarnie nowomodne, obliczone na zyski przedsiębiorców, nie nadają się do żadnych pozytywnych wniosków.

Z powyższych zestawień widzimy, że tylko jazda na kole o średniej szybkości 15 do 20 kilometrów na godzinę odpowiada hygienicznej jeździe i nie zużywa o wiele więcej sił ludzkich, niż przy chodzeniu, a jak stwierdza hygiena jazdy na kole, przez wzbudzenie większej energii mięśni działa korzystnie na organizm ludzki.



Praktyczne wskazówki.

Jazda po błotnej drodze.

Jazda na kole po błotnej drodze wymaga pewnej wprawy i wielkiej uwagi ze strony jeźdźca. Zależy tu wiele od rodzaju bruku lub gościńca, czy jazda będzie mniej lub więcej niebezpieczną. Dobry i równo ułożony a przytem czysto utrzymany bruk granitowy najmniej jest niebezpiecznym i zezwala nawet w czasie deszczu na zwyczajną szybkość jazdy. Bruk nie zamieciony i obłocony, a przytem nierówno ułożony, bardzo jest niewygodnym i trudnym terenem do jazdy, tworzy się bowiem na nim błotna tłusta powłoka, na której nietylko cyklista ale i pieszy się ślizga. Przez kamienie, jak i szyny tramwajowe musi się starać cyklista jechać w kierunku do nich prostopadłym. Także i koło musi być utrzymane zawsze w kierunku prostopadłym do powierzchni, po której się porusza. Kierownicę należy trzymać silnie; puszczenie na chwilę kie-

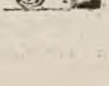
rownicy, lub naglejszy zwrot. przy którym koło wyjść musi ze swego prostopadłego do drogi kierunku, sprowadzają z reguły upadek z koła.

Im bardziej jest mokrą droga, tem mniej się będzie rower ślizgał; najniebezpieczniejszą jest napół sucha droga, a zwłaszcza bruk nierówny Na asfalcie lub bruku drewnianym mało błoto przeszkadza, zwłaszcza, jeżeli się jedzie w prostym kierunku. Zwroty i tu należy jednak robić powoli i ostrożnie, a przytem uważać zawsze na to aby koło swój prostopadły kierunek do gościńca utrzymywało.

Na gościńcach, wysypanych obficie i równo kamieniem a szczególniej rzecznym żwirem — nie jest jazda nawet w czasie słoty zbyt uciążliwą. Przy drogach jednak nierównych, wyboistych, z wytartymi śladami i kolejami trzeba być bardzo ostrożnym. Na takiej drodze zwłaszcza jeżeli panuje na niej większy ruch, należy unikać wjeżdżania w utarte koleje, gdyż trudno się potem z nich wydostać i lada niefortunny ruch kołem, sprowadza natychmiast upadek. Natomiast jeżeli gościniec wolny., jest od ruchu najpewniejszą jest jazda na takiej drodze, skoro się wjedzie w utartą kolej i jedzie się samym jej środkiem; w takim rowku nie może się koło ślizgać. Na drodze gliniastej lub sypanej wapiennym kamieniem, który pod wpływem deszczu staje się nadzwyczaj ślizkim, trzeba jechać bardzo a bardzo ostrożnie, ale bez trwogi. Z wjeżdżaniem pomiędzy pojazdy należy się bardzo strzedz, nie silić się nigdy na prześciganie innych, lub przed nadjeżdżającym pojazdem drogę skrzyżować; nie należy się też oglądać. Każda taka próba wyprowadza koło z jego prostopadłego położenia i sprowadza z reguły upadek.

Cienki, względnie wydłużony pneumatyk mniej się ślizga aniżeli okrągły.

Także boczne zejście z koła sprowadza łatwo pośliźnięcie się, należy więc zsiadać wstecz.



Pogadanki techniczne.

Hamulec.

(Ciąg dalszy)

Ależ użycie hamulca wpływa nie tylko na pewność — ale i na szybkość jazdy, albowiem jazda nie jest tak męczącą Każdy wie, iż zjeżdżanie z góry bez hamulca — nie biorąc w rachubę natężenia nerwowego — tak samo, lub bardziej jest nawet męczącem aniżeli wyjechanie na taką samą górę Użycie hamulca natomiast daje mięśniom odpoczynek a jeźdźcowi spokój, a zatem zwiększa też znaczn e jego wytrzymałość.

Jak to wykazaliśmy wpływa hamulec na pewność i bezpieczeństwo jazdy. Skoro tedy istnieją mimo tego przeciwnicy hamulca zastanówmy się nad jego ujemnemi stronami.

Do tych należą: rzucanie pyłu na kolana jeźdźca, niepewne działanie w czasie deszczu, gromadzenie błota u głowy widełek, znużenie ręki przy długich pochyłościach, niszczenie pneumatyka i t.p. Nadto zwiększenie ciężaru maszyny i drganie.

Pierwsze z tych ujemnych stron są poniekąd usprawiedliwione, odnoszą się jednak wyłącznie do łyżkowego hamulca u przedniego koła, zastosowanie tedy innego systemu hamulca mogłoby te braki usunąć.

Co się tyczy zwiększenia ciężaru i drgań, to pierwszy z tych zarzutów byłby bardzo błahym. Nawet najcięższy hamulec nie przekracza wagi 1. kg. Przyjąwszy ciężar maszyny z jeźdźcem na 80 kg. i przeciętną chyżość na 18 km. w godzinie, może owa nadwyżka wagi 1. kg spowodować umniejszenie $^1/_{160}$ wartości pracy, to jest ubytek 110 metrów na 18. kilometrach, co u turysty nie może wchodzić w rachubę.

Bardziej usprawiedliwionym mógłby być zarzut, że hamulec drgając podczas jazdy absorbuje pewną ilość pracy. Mr. Bourlet dochodzi w swych obliczeniach, że w pewnych wypadkach wskutek drgania pewnych części koła podczas szybkiej jazdy, dochodzi ubytek pracy aż do $^1/_4$ części pracy ogólnej. W obec tego jednak,

że hamulce dzisiejsze nie ważą nawet 400 gramów i możliwie są dobrze na kole utwierdzone staje się i ten zarzut błahym.

Jakie tedy właściwości powinienby mieć dobry hamulec?

Przedewszystkiem powinien dać możność zjechania krokiem nawem z pochyłości 16—18%, nie może działać gwałtownie od razu, gdyż skutkiem bezwładności naraziłby maszynę i jeźdźca na niebezpieczeństwo, lecz działać powinien stopniowo a skutecznie; działać też powinien nieszkodliwie dla maszyny, a w szczególności dla pneumatyka lub dzwona; działać powinien niezawodnie, t. j. tak aby się to działanie przy kilkakrotnem użyciu lub podczas słoty nie zmniejszało, musi być zatem pewnym i silnym; powinien być łatwym w użyciu i nie wymagać zbytniego nakładu siły; powinien być tak umocowanym, by wcale nie drgał i powinien się wreszcie z łatwością dać regulować.

(C. d. n.).



KRONIKA.

— **Zebrania towarzyskie** *cyklistów lwowskich odbywać się będą na przyszłość co* **czwartku** *w restauracyi Webera przy ul. Akademickiej l. 10, około 8. godziny wieczór, w osobnym pokoju tylnym.*

Dwa pierwsze zebrania w dniach 3. i 10. bm nie były wprawdzie zbyt liczne, lecz mile spędzony czas będzie niezawodnie zachętą, iż gronko to będzie się stale zwiększało.

— Wyścig o mistrzowstwo Lwowskiego T. C. odbył się 6. bm. na szosie Gródeckiej. Zdobył je S. Komoniewski.

— P. Wiktor Berger właściciel handlu portowego we Lwowie otworzył filję w Abbazyi

— Z Piotrkowskiego T. C. Ostatni wieczorek „wełniany", urządzony w sobotę d. 29. z. m. udał się nieźle, gdyż do samego tańca stawało par 10. Tydzień piotrkowski sądzi, że zapracowana tamtejsza inteligencya miejscowa pomału wciągnie się do tego rodzaju zebrań, przywyknie i polubi te niekosztowne w Towarzystwie cyklistów zabawy sobotnie, a zarazem radzi zarządowi T. C. by przez całą zimę urządzał co soboty skromne „wełniane" zebrania, bądź z tańcami, bądź w poście rautowe; niech publiczność raz do takich stałych zebrań przywyknie i niech każdy wie, raz na zawsze, że po całotygodniowej sumiennej pracy, w sobotę wieczorem może sobie w klubie odpocząć i — co kto lubi: pogawędzić w towarzystwie dam, potańczyć, pograć na fortepianie czy pośpiewać, poczytać, zagrać w szachy, bilard i t. p. Wykluczenie gry w karty nie powinno bynajmniej wpływać na utrudnienie, ale przeciwnie — na ułatwienie łączności towarzyskiej, obecnością dam zwłaszcza urozmaiconej.

— Pożar w fabryce Dürkoppa we Wiedniu wybuchł 26. z. m. około godziny 9½ wieczór, lecz wobec natychmiastowego przybycia straży pożarnej został bardzo szybko ugaszony. Ubezpieczona szkoda nie dochodzi 2000 zł.

— Do ogólnego strejku w Paryżu przyłączyli się także czyściciele kół. Dotychczasową taksę 25 centimów chcieli podwyższyć na 50; gdy jednak ujrzeli, że się cykliści nie chcą decydować na to wynagrodzenie, spuś ili na 30 centimów, co też przyjęto.

— Salon du cycle w Paryżu ma być 15. grudnia otwarty i trwać do 26. grudnia.

— Pewien woźnica w Lipsku, który najechał na pewną cyklistkę, skazany został na 8 tygodni aresztu i zapłacenie 138 marek.

— W Copotach miejscu kąpielowem na Pomorzu pruskiem stanąć ma w przyszłym roku 500-metrowy tor cementowy.

— Na poczcie berlińskiej jest obecnie w użyciu 83 welocypedów, a to 22 dwu- a 61 trzykołowych.

— Rada miasta Lipska wstawiła na r. 1899 wydatek 25.958 marek na zakładanie i utrzymanie dróg dla cyklistów w budżet.

— Wystawa kolarska w Lipsku otwartą została 4. b. m. O ile można z niej wnosić, nie znajdziemy i w tym roku jakichś nadzwyczajnych zmian w budowie kół. Spotykamy tu za to liczne ulepszenia, zwłaszcza co do budowy łożysk, które będą bardzo łatwe do rozebrania, dokładnie od pyłu zabezpieczone, i będą doskonale trzymały oliwę, a nadto w wielu modelach jest urządzenie

tego rodzaju, iż kulki nie mogą wylecieć. Widoczny jest także postęp w łączeniu rur. Silą się też wynalazcy na możność zmiany przenośni. Spotyka się nadto bardzo wiele kół bezłańcuchowych i motorowych. Niektóre ważniejsze szczegóły podamy w następnym numerze.

— W Belgii odbędą się tej zimy trzy międzynarodowe wystawy kolarskie, a to w Antwerpii 1. lutego, w Leodyum 10. marca, a w Brukseli 20. marca.

— Murzyn Major Taylor znany amerykański wyścigowiec pobił na torze w Filadelfii rekord Lintona ($3:21^2/_5$) na 2 mile ang., jadąc tę przestrzeń w $3:13^2/_5$.

— Zapowiadany sześciodniowy wyścig w Nowym Yorku będzie prawdopodobnie zupełnie zaniechany. Tak liga kolarska amerykańska jak i prasa codzienna oświadczyły się stanowczo przeciw urządzaniu tak niedorzecznych eksperymentów, a nawet władze zapowiedziały swoje wkroczenie. Wobec tych ważnych głosów, odstąpi Americ. Cycle Racing Association niezawodnie od swego nieludzkiego zamiaru.

HUMORYSTYKA.

Połapał się.

Lekarz: „Pan musisz używać więcej ruchu na świeżem powietrzu".

Pacyent: „Ależ panie konsyliarzu, jestem cyklistą wyścigowcem!"

Lekarz: „Otóż właśnie, za leaderami nie możesz pan mieć świeżego powietrza".

Radf.-Hum.

* * *

Piwosz-niecyklista wyczytawszy w gazecie notatkę: „Znany wyścigowiec X., który przed kilku tygodniami przy upadku z koła silnie się pokaleczył, powrócił do zdrowia i do dawnej formy." — A to się też musiał porządnie potłuc, jeżeli aż z formy wyszedł. ***Radf.-Hum.***

Lwowski Klub Cyklistów.

Prezes: Dr. Jan hr. Drohojowski, ul. św. Marka 10.

Sekretarz: Dr. Jan Rzepecki, Bank krajowy.

Skarbnik: Wojciech Lerch Bank Zaliczkowy, ul. Hetmańska

Redaktor wiadomości klubowych: Juliusz Reiner, ul. Kurkowa l. 5.

Rendez-vous klubowe: Kawiarnia Schneidra, ul. Akademicka

Ogólne Zgromadzenie członków L. K. C. odbędzie się w niedzielę dnia 27. bm. Z powodu **nader ważnych spraw** uprasza Wydział o jak **najliczniejsze zebranie**. Zaproszenie z porządkiem dziennym i oznaczeniem godziny i lokalu otrzymają pp. członkowie osobno.

Na posiedzeniu z 5/9 b. r. uchwalił Wydział wyrazić Wn. Ludwikowi Gedrus-Eydziatowiczowi, który z powodu swych zajęć zawodowych złożył godność skarbnika klubu — szczerą podziękę i pełne uznanie, za zestawienie dokładnego bilansu majątku towarzystwa, uproszczenie manipulacyi kasowej i wprowadzenie ładu w rachunkowości klubu.

Uznanie polecono wpisać do protokołu posiedzeń Wydziału i ogłosić w „Kole", jako urzędowym organie klubu.

Na dniu 29/10. b. r. pp. Wieniawski-Romanescul pobili na torze L. K. C dotychczasowy rekord na tandemie jednej mili angielskiej = 1609 m., postawiony przez pp. Komoniewski-Krupski na 2 m. 06 sekund — o trzy piąte sekundy, ujechawszy tę przestrzeń w 2 min. $05^2/_5$ sekundach. W skład komisyi wchodzili P. T. pp.: Wiceprezes klubu W. Krobicki jako przewodniczący, kapitan jazdy członek komisyi sportowej L. Christelbauer, porucznik L. Gensbauer, T. Kuschee, J. Malarski i profesor dr. S Niementowski.

Akademicki Klub Cyklistów we Lwowie.

Prezes: Żdzisław Słuszkiewicz, ul. Ochronek l. 6.
Wiceprezes: Włodzim. Stupnicki, ul. Mochnackiego 15.
Sekretarz: Jarosław Kocowski, ul. Czarnieckiego 26.
Skarbnik: Mieczysław Postępski, ul. Chorążczyzny 5.
Kapitanowie: Witołd Gnatowski, Leona Sapiehy 12.
Władysław Jarocki, Kurkowa 4. i Stanisław Sumper, Piekarska 10 (Komisya sportowa).
Lokal Klubu przy ul. Małeckiego l. 6. w parterze.
Konsul na Warszawę: p. Konrad Ossowski ul. Ordynacka.

Skarbnik uprasza pp. kolegów zalegających z wkładkami o jak najrychlejsze wyrównanie zaległości.

Dnia 29. października 1898 odbył się wyścig o mistrzostwo A. K. C. na rok 1898/9 na szosie prowadzącej do Lubienia na przestrzeni 10 km., a to od 12. do 22 słupka kilometrowego. Zgłosiło się do biegu czterech. O godz. $^1/_2$4 wypuszczono wyścigowców ze startu. U mety pierwszy był p. Link Józef, drugi p. Rawicz.

Komisya sportowa przypomina kolegom, którzy się zapisali do konkursu turystycznego, że już ostateczny termin odesłania książeczek dystansowych. Nadsyłać je można na ręce komisyi lub wydziału.

Towarzystwo Kolarzy Wyścigowców
we Lwowie.

Przewodniczący:
Konrad Łozmski
ul. Poniatowskiego

Sekretarz:
Tadeusz Gustowicz
ul. Akademicka 11.

Skarbnik:
Artur Friedrich
Friedrichów 4.

Konsul na Kraków:
Z. Ziembicki
Krupnicza 21.

Sekretaryat
ul. Friedrichów 4.
I. p.

Sezon letni zakończono wyścigiem o „Mistrzostwo T. K. W. za rok 1898" na przestrzeni 30 km. między Mikołajowem a Stryjem. Dnia 2. października w niedzielę o godz. 9. rano wypuszczono ze startu przy słupku km. 39, pp. Jana Wissmiüllera, Tadeusza Gustowicza, Juliana Krupskiego i Józefa Pagata. Wśród deszczu i błota wyruszyli ci czterej, resztę zgłoszonych odstraszył okropny stan gościńca. Nie obeszło się bez upadków, i to dość licznych, połączonych z uszkodzeniami maszyn, to też wyścig nie odbył się normalnie. Pierwszy przybył Julian Krupski w 1. godz. 10 minut 02 sekund zdobywając wielki złoty medal z tytułem mistrza T. K. W. za rok 1898. Drugi Jan Wismüller, trzeci J. Pagat (ze złamanem dzwonem), czwarty T. Gustowicz (pieszo).

Popołudniu tego samego dnia odbyły się 3 biegi.

I. 17. klm. dla wszystkich: zwyciężył '. Wieniawski 34 min., 50 $^2/_5$ sek., 2. Pagat 35 min. 10 sek., 3. Justus

II. 10 klm. zachęty: 1. Pagat, 2. Wismilller.

III. 5 klm.: 1. Alfred Jakoubek 11 min. 2 sek., 2. Rusław, 3. Józef Müller.

Oddział Kolarzy Lwowskich.

Przewodniczący: dr. Teofil Stachiewicz, pl. Maryacki l. 8.

Zastępca przewodniczącego dr. Teodor Bałłaban ul. Wałowa l. 7.

Sekretarz: Stanisław Sąsiada, ul. Dominikańska l 7.

Krakowski Klub Cyklistów z r. 1892.

Prezes: Br. Edward Lipowski ul. Karmelicka 44.
Wiceprezes: Włodzimierz Ritterschild, ul. Basztowa 9.
Sekretarz: Dr. Stanisław Wierzbicki ul. Kopernika.
Skarbnik: Michał Markowicz Kasa Oszczędności m. Krakowa.



Jeneralne zastępstwo i główny skład



wyłącznie dla centralnej Galicyi

Towarz. akcyjn. fabryk Państwowych w Steyr

rzeczywistych dostawców Najjaśniejszego Dworu c. k. armii i obrony krajowej rowerów „Mod. 1898“ marki

Waffenrad



otrzymał magazyn dla sportu kołowego i fotografii

J. WONDRACZEK w Przemyślu

ul. Franciszkańska l. 23.

Cenniki obejmujące wszelkie modele, jak też wszystkie możliwe części składowe i przybory, po oryginalnych **stałych cenach** fabrycznych — proszę żądać, a wyszlę takowe odwrotną pocztą i bezpłatnie.

☛ Własna systematyczna szkoła jazdy i fachowy warsta reparacyjny. ☚

Jedyna sprzedaż słynnych na cały świat próżnych dzwon Jointless

wyrób

fabryki New Jointless Rim Ltd. w Birmingham

na Austro-Węgry i Szwajcaryę.

W tym roku znów zwycięski na torze i drodze!

Bez konkurencyi pod względem jakości i wykonania.

Płaszcze z silną bardzo elastyczną wkładką, kształt owalny, gładkie lub z rozmaitem zakarbowaniem.

Kiszki absolutnie nieprzepuszczalne z wentylem Dunlop, Hannower lub Lucas.

Pneumatyk „CONTINENTAL“ najlepsza marka.

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15.

Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.